

## Trocha z historie Pragovky



Dnešní generace už téměř nezná automobily značky PRAGA, více o ní vědí ti, kteří se zajímají o veterány. Přitom auta s touto značkou jezdila po našich silnicích již od roku 1909. V roce 1907, kdy byl tato automobilka pod názvem „Pražská automobilní společnost“ založena, jezdilo v Praze jen 7 osobních automobilů. V následujícím roce se stala součástí pozdějšího koncernu ČKD a od roku 1909 již označuje své výrobky názvem a znakem PRAGA.



V letech 1908 až 1910 vyráběla automobily v licenci, první vozidla vznikala montáží z dílů italské značky Isotta-Fraschini a francouzské Charron-Giradot-Voight. Za prvé dva roky se prodalo jen 15 osobních vozů v devíti různých typech. V roce 1909 se v továrně s 58 dělníky vyrobilo 33 vozů. Když se stal v roce 1911 vedoucím konstrukční kanceláře Ing. F. Kec, byl zahájen vývoj nových typů vlastní konstrukce. Ještě v téže roce byly za pouhé 4 měsíce zkonstruovány a vyrobeny prototypy nákladního vozu Praga "V" (byl nazýván též „autovlak“), který se pak stal základním vozem rakousko-uherské armády. Byl poháněn benzinovým čtyřválcovým motorem o obsahu válců 6,8 l a výkonem 40 k, měl čtyřstupňovou převodovku a pohon zadních kol řetězem. Pohotovostní hmotnost byla 3,7 t, užitečná 5 t a čtyřkolový přívěs uvezl 3 t, v pozdější verzi též 5 tun. Dosahoval nejvyšší rychlosti 16 km/h při spotřebě benzínu 66 l/100 km.

Byla také zahájena výroba osobních vozů "Mignon" se čtyřválcovým motorem s obsahem 1,85 l a výkonem 22 k, který dosahoval rychlosti 80 km/h. Jeho přednostmi byla jednoduchost, robustnost, kvalita materiálu i opracování, vlastnosti, které brzy značku Praga proslavily. Pragovky byly na svou dobu velmi trvanlivé vozy. Do roku 1914 byly ještě vyrobeny prototypy luxusního osobního vozu Praga "Grand" (1912) a středního osobního vozu Praga "Alfa" (1913) a zahájena jejich výroba. Vůz Praga „Grand“ existoval ve 3 variantách: osobní, reprezentační a vládní. Byl to čtyřválec s obsahem 3,8 l o výkonu 50 k se spotřebou 20 l/100 km a max. rychlostí 90 - 100 km/hod. Celkem se jich vyrobilo 48 kusů, jeden z nich používal i poslední rakouský císař Karel I. Vůz Praga Alfa se čtyřmístnou karoserií znamenal přechod k výrobě úsporných a levných malých automobilů. Měl čtyřválcový motor s obsahem 1,1 l o výkonu 15 k, a rychlost 55 km/h při spotřebě 9 l/100 km,..V první sérii se vyrobilo 50 kusů.. v továrně bylo v té době zaměstnáno 216 dělníků a ročně se vyrábělo 180 vozů.

Období mezi oběma světovými válkami přineslo rozmach továrny, došlo k modernizaci dílen i strojního parku a byla budována síť opraven. V roce 1926 pracovalo v Pragovce 1700 dělníků a bylo vyrobeno 5606 vozů, v roce 1929 výroba stoupla na 7500 vozů. (t.j asi 30 denně). Výrobní program zahrnoval řadu vozidel osobních, nákladních i speciálních v nejrůznějších provedeních., velký důraz byl kladen na kvalitu a spolehlivost, Pragovky používala v té době více než polovina pražských taxikářů. Automobily Praga se v té době také úspěšně objevovaly na různých soutěžích a dálkových jízdách. Významná byla např. v roce 1924 účast na mezinárodním automobilovém závodu Leningrad – Kavkaz, s délkou tratě 6000 km. V soutěži 93 automobilových značek dojelo bez poruchy pouze 9 vozů a mezi nimi jako první vůz Praga Grand.

Automobily Praga si zachovávaly původní označení jednotlivých modelů, ale každá výrobní série přinášela nové modernizační prvky. Karoserie se zaoblovaly a dostávaly moderní tvar, zvyšoval se výkon motorů, objevovaly se technické novinky, zlepšoval komfort vozů. Velmi populárním se stal vůz Praga Piccolo, vyvinutý v roce 1923, se čtyřválcovým motorem o obsahu 0,7 l a maximální rychlostí 60 km/hod. V druhé polovině třicátých se na trhu začaly objevovat také „lidové“ vozy s cenou pod 20 tisíci Kč. Mezi nimi se vážným konkurentem vozu Škoda Populár a vozů Aero s dvoutaktními motory stal také vůz Praga Baby s litrovým motorem o výkonu 22 k. O jeho kvalitě a spolehlivosti svědčí i cesta na dovolenou do Jugoslávie, kterou podnikl v šedesátých letech s tímto téměř třicetiletým vozem spisovatel František. Nepil. Absolvoval při ní i jízdu po obávané vysokohorské silnici přes Grossglockner a své zážitky popsal v úsměvné knížce „Srpen s Bejbinkou“.. Vedle výroby osobních vozů si automobilka Praga udržovala dominantní postavení ve výrobě vozů nákladních, mezi které patřily zejména pětítuny Praga N a třítuny Praga RN a RND.



Praga Alfa z třicátých let

Vedle automobilů PRAGA vyvíjela a vyráběla také motocykly, tanky, letecké motory i celá letadla. Úspěšný byl malý sportovní letoun vlastní konstrukce E 14 „Air Baby“ z druhé poloviny třicátých let. Na berlínské olympiádě v roce 1936 obsadily „Bejbiny“ dvě první místa v soutěžním hvězdicovém letu a v téže roce podnikla jedna „Air Baby“ dálkový let Praha – Moskva bez mezipřistání.

Lehký tank LT vz. 38 byl považován za jeden z nejlepších strojů z konce třicátých let. Je ironií osudu že posloužil německému Wehrmachtu a pod označením Pz.Kpfw.38(t) byl ve velkém počtu zařazen do tankových jednotek, které v roce 1940 provedly bleskový úder ve Francii. Jeden tento tank se podařilo před dvěma léty získat v Americe a bude umístěn ve vojenském museu v Lešanech.

Ve druhé. světové válce se závod zabýval výhradně vojenskou výrobou a v březnu 1945 byl velmi poškozen při leteckém náletu. Po válce byla výroba přenesena do nových objektů ve Vysočanech a v září 1945 byla opět zahájena výroba nákladních vozů Praga "RN" postupně i dalších typů "RND", "ND", "A150" a městských autobusů "NDO". Výroba osobních vozů již obnovena nebyla. V roce 1952 se objevuje na silnicích nový typ vozu – „vétřieska“, „vejtraska“ - terénní třítunový nákladní automobil PRAGA "V3S" se vzduchem chlazeným šestiválcovým motorem o objemu 7,4 l a výkonu 72 kW s max. rychlostí 60 km/h při spotřebě 30 l/ 100 km a stoupavosti až 75 %. Vůz byl určen převážně pro armádu, ale byl používán i ve stavebnictví a zemědělství.



Výroba nákladních vozů "RN" a "RND" byla zastavena a od roku 1956 nahrazena vozem S5T. Začátkem šedesátých let při velké přestavbě československého automobilového a leteckého průmyslu byla výroba vozů V3S i S5T převedena do podniku AVIA v Letňanech a vysočanská PRAGA se specializovala na vývoj a výrobu převodovek pro nákladní automobily a autobusy. Poslední "vétřieska" opustila montážní linku v červnu 1964 .

Do roku 1964 bylo, kromě dalších výrobků, vyrobeno pod značkou PRAGA celkem 165 000 vozidel různých typů, z toho více než 100 000 od skončení druhé světové války.

V následujících létech vyvíjela a vyráběla PRAGA automatické i klasické převodovky pro nejrůznější vozidla , od roku 1973 i účelové nástavby pro nákladní automobily. V roce 1985 se vrátila k výrobě vozů vývojem prototypů univerzálních vozů. Do výroby se v roce 1992 dostal víceúčelový terénní automobilový nosič výměnných pracovních zařízení a účelových nástaveb UV80, který měl nahradit dovážené vozy Mercedes Unimog. Měl pohon 4x4, základní mechanickou osmistupňovou převodovku, redukční převodovku s režimem silničním, pracovním a plazivým a byl vybaven zařízením pro nesení a pohon různých pracovních nástaveb, hnací jednotkou byly vznětové motory Deutz s výkonem 84 kW resp. 100 kW. Jeho výroba v závodě Praga Čáslav skončila v roce 2004. Další vyvinuté nákladní a speciální automobily se prakticky do sériové výroby už nedostaly . V roce 2006 koupila licenci na značku PRAGA britská firma International Truck Alliance s tím, že bude vyrábět vozy v polském Lublině. A tak u nás zmizela (jako řada jiných) i tato naše kdysi slavná výrobní značka.

Až doslouží poslední dosud jezdící „vejtrasky“ bude možné vidět automobily PRAGA jen na srazech veteránů a v muzeu Pragovek ve Zbuzanech u Prahy.

Zpracoval: ing. Jiří Valenta

